

AVALIAÇÃO DE IMPULSIVIDADE EM MOTORISTAS DE TRANSPORTES UNIVERSITÁRIOS DO OESTE DO PARANÁ

CARDOSO, Alana Keila¹
ZIMMER, Emanuelle Beatriz²
BERNARDES, Josilaine Corrêa³

RESUMO

Nos dias atuais, a saúde mental não é levada em consideração como deveria para o bem-estar de quem está no trabalho. Ao ponto de vista social, o motorista de transporte universitário é uma pessoa sem voz, mas que em muitos momentos tem seu nível de estresse aumentado, devido a vários estímulos que acontecem enquanto dirige ou no ambiente onde está inserido. Esta pesquisa se faz importante pelo fato de que os motoristas de transportes universitários podem ter vários agentes estressores ao seu redor e mesmo assim, deveria ter sua impulsividade controlada. O alto grau desta impulsividade, poderia implicar em vários outros fatores que impediriam o bom desempenho da profissão. O objetivo da pesquisa, portanto, é investigar a influência do comportamento de impulsividade em motoristas de transportes universitários do Oeste do Paraná e também relacionar com os comportamentos que estes motoristas apresentam, buscando comprovação e correlação de dados através de aplicação e aferição de características diante de testagem psicológica. Participaram da pesquisa 40 motoristas e como metodologia de investigação foi utilizado a Escala de Avaliação de Impulsividade (EsAvI - Forma A), como também um questionário sobre os comportamentos recorrentes dos motoristas que podem ou não apresentar predisposições para a impulsividade. Os dados foram tabulados de forma eletrônica e analisados segundo as teorias sobre o fenômeno. Foi possível encontrar o comportamento de impulsividade em motoristas por meio dos resultados decorrentes da aplicação do teste e verificação da pontuação da Carteira Nacional de Habilitação dos mesmos, relacionando com as multas adquiridas.

PALAVRAS-CHAVE: Trânsito, Comportamento, Impulsividade, Motoristas de Transportes Universitários.

1 INTRODUÇÃO

Na atualidade a saúde mental não é levada em consideração como deveria, para o bem-estar de quem está no trabalho. Na maioria das vezes, o mercado se preocupa com a satisfação do cliente, do que com a saúde mental de quem está para servir. Como acreditam os autores Faro e Pereira (2013) o estresse se encontra presente no dia a dia de cada um e está relacionado com as mudanças e a capacidade de se adaptar da pessoa, através do modo de lidar e entender suas vivências.

Ao ponto de vista social, o motorista de transporte universitário é uma pessoa sem voz, mas que em muitos momentos pode apresentar níveis de estresse elevados, causados por vários estímulos que acontecem ao seu redor enquanto dirige ou no ambiente onde está inserido, podendo se deparar com vários agentes estressores, em que deveria ter como fator importante, sua impulsividade controlada. O alto grau desta impulsividade, poderia implicar em outros fatores que impediriam o bom desempenho da profissão. Com isso, mostra-se necessário buscar compreender

¹Docente e Especialista de Psicologia, Centro Universitário Assis Gurgacz – FAG. E-mail: alanakcardoso@hotmail.com

²Acadêmica do curso de Psicologia, Centro Universitário Assis Gurgacz – FAG. E-mail: emanuellebeatrizpsi@gmail.com

³Acadêmica do curso de Psicologia, Centro Universitário Assis Gurgacz – FAG. E-mail: josilaineceb@gmail.com

os aspectos do trabalho onde o sujeito se insere e do processo de adoecimento psíquico do trabalhador (BORSOI, 2007).

O motorista está inserido no ambiente do trânsito, tendo como trabalho o propósito de trazer os usuários até o Centro Universitário em que estudam, assim como levá-los posteriormente; para isso, muitos deles percorrem caminhos de até 80 km todos os dias. Sua função principal é de preservar a vida de quem é passageiro, assim como ter a preocupação para buscar e levar o usuário em segurança da casa para a Universidade e vice-versa. Porém, durante o percurso, podem ocorrer vários fatores aversivos no trânsito que o motorista não esteja esperando, como por exemplo, acidentes de trânsito, pneu furado, lentidão, engarrafamento, etc. Estes fatores podem atrapalhar o bom andamento de seu trabalho, sendo capaz de gerar estresse e comprometer a sua saúde mental.

Devido a isso, é de suma relevância investigar a influência do comportamento de impulsividade em motoristas de transportes universitários do Oeste do Paraná, e como o nível de impulsividade afeta o comportamento de dirigir. Este estudo objetiva-se analisar e identificar o comportamento impulsivo e de que maneira este pode afetar significativamente o desenvolvimento do condutor de transporte universitário. Assim, busca-se compreender a relação entre a impulsividade com a condução de veículos automotores e o aparecimento de comportamentos de risco, como de conduções perigosas e/ou agressividade física-verbal que podem surgir quando altos índices de impulsividade são identificados nos sujeitos.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O local de trabalho dos motoristas é o trânsito. O homem se divide em vários aspectos no trânsito, como pedestre, ciclista, motociclista, etc., inclusive, vive com fatores internos e externos, como idade, saúde física e mental, maturidade de discernimento e processamento, análise de informações e tomadas de decisões decorrentes das situações que podem surgir no trânsito. A via é onde acontece o trânsito, mas é também tudo que está em volta, como às placas, os semáforos e cruzamentos. Existem vários tipos de veículos, como ônibus, caminhão, moto, carro, etc., esses possuem dispositivos que formam o campo de informação do condutor, como o freio, velocímetro e a embreagem (ROZESTRATEN, 1988).

Enquanto condutor e diante das pressões vividas nesta atividade, é importante frisar a responsabilidade que o motorista precisa ter para conduzir as pessoas até seus destinos

predeterminados. Neste aspecto, como bem analisa Paes-Machado e Levenstein (2002) o condutor encontra-se de forma constante em contato com o público e em contato com espaço aberto, exigindo desse trabalhador um aspecto psíquico saudável e satisfatório, por ter que aliar atividades técnicas e repetitivas com as várias demandas vindas dos usuários. Além disso, há outros aspectos importantes, como a carga de trabalho, o local de trabalho, o ruído, as vibrações, a temperatura, as posturas forçadas e o movimento repetitivo de membro superior, aspectos estes que podem trazer mudanças psíquicas e comportamentais aos motoristas, como por exemplo, os comportamentos impulsivos (BATTISTON, CRUZ e HOFFMANN, 2006).

Nas últimas décadas, houve um grande aumento dos estudos relacionados ao fator *impulsividade*. De acordo com o Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM-5, 2014) a impulsividade é todo tipo de ação que surge através de um impulso momentâneo e que vem sem aviso prévio, decorrentes de estímulos imediatos. É um agir sem a preocupação do que irá acontecer depois e não segue uma ordem de ação. A pessoa vai agir por impulso sem perceber que está fazendo isso, sentindo uma urgência de agir daquela maneira. Os comportamentos de impulsividade podem se manifestar através de uma intromissão social e na hora de tomar uma decisão importante da vida, onde o indivíduo irá se basear em aspectos imediatos, no aqui e agora, nas reações do momento. Não existe uma preocupação, reflexão ou até premeditação com a consequência do ato. As reações comportamentais não são planejadas e pensadas antes de acontecerem, vem de uma forma rápida, sem a pessoa refletir sobre aquilo. Os pensamentos sobre a maneira de se comportar não surgem com antecedência e por agir de acordo com o desejo impulsivo, o sujeito passa a apresentar comportamentos autodestrutivos, agressivos e violentos, que afeta não só a si mesmo, como também outros que estão a sua volta (DEL-BEN, 2005; TAVARES e ALARCÃO, 2008; FIRST, 2015).

Para Borsoi (2007) a atividade dos motoristas ao dirigir é uma atividade desgastante, além do trânsito e das vias, esses condutores estão sempre expostos a outras variáveis do ambiente, como as normas de fiscalização da empresa, as condições do veículo, insegurança, o grande número de veículos em circulação, entre outros. O condutor é de modo geral, o fator que determina os acidentes, pois nota-se que mais de 90% das ocorrências, são por erros ou infrações de leis de trânsito. Deu-se conta então, da importância do psicólogo nesta área, mesmo que em tempos passados, este não foi um campo de atuação do psicólogo, cuja então, viu-se eficácia para a seleção de condutores (ROZESTRATEN, 1988). Assim, a Psicologia entrou neste campo de conhecimento, denominado de Psicologia do Trânsito.

De acordo com Rozestraten (1981) a Psicologia do Trânsito é o estudo científico dos comportamentos de todos os participantes do trânsito. Envolve processos psicológicos, como atenção e detecção, diferenciação e percepção, tomada de decisão e processos de informações, entre outros. Estudar o comportamento no trânsito é tentar compreender todas as reações das pessoas que se movimentam, independente da sua idade, condição socioeconômica, nível de instrução, sexo ou profissão. Para o Conselho Federal de Psicologia (2000) a Psicologia do Trânsito se deu como uma área que investiga os comportamentos que ocorrem no trânsito, incluindo os fatores externos e internos, conscientes e inconscientes. No entanto, seu início ocorreu pelos anos de 1920 e em 1962, sendo um marco importante para a área, devido à criação da Lei Federal, que tornou obrigatória a realização do exame psicotécnico para todas as pessoas que gostariam de tirar sua Carteira Nacional de Habilitação (HOFFMANN e CRUZ, 2003). Desde então, a Avaliação Psicológica neste contexto e a utilização destes instrumentos para Avaliação Psicológica dos candidatos, tem sido obrigatória e de extrema necessidade.

Segundo os autores Alchieri e Cruz (2014) a Avaliação Psicológica originou-se por uma necessidade de resolver as demandas que estavam surgindo nas indústrias, na área educacional, clínica, no trânsito, entre outros. Conforme foi surgindo às demandas, viu-se que era necessário também adquirir uma Avaliação Psicológica específica para a pessoa que começaria a conduzir veículos automotores. A Avaliação Psicológica hoje é utilizada nas diversas áreas da Psicologia, com o principal objetivo de criar hipóteses ou produzir diagnóstico para um determinado indivíduo ou até mesmo grupo que se pretende avaliar, buscando conhecer melhor o funcionamento intelectual e também de outras áreas específicas, como a personalidade e aptidão no desenvolvimento de uma ou várias tarefas (HUTZ, 2015).

Referente ao contexto do Trânsito, a Avaliação Psicológica se faz importante, pois visa investigar os fenômenos psicológicos e capacidades gerais de cada indivíduo, buscando assim, indicadores em relação à tomada de decisão, comportamentos e traços de personalidade. Os dados colhidos nesse processo favorecem a compreensão do indivíduo e se ele apresenta características condizentes com a direção segura. O profissional de Psicologia vai realizar um trabalho de prevenção e predição para interferir na possibilidade de que os motoristas se envolvam posteriormente em situações de risco para si e outros (LAMOUNIER e RUEDA, 2005b). Na Resolução do Conselho Federal de Psicologia N.º 012/2000 consta que o psicólogo do Trânsito usará as técnicas de Avaliação Psicológica para auxiliá-lo a identificar adequações psicológicas, buscando garantir a segurança da atividade do motorista, sendo esta remunerada ou não, pois o

exercício de conduzir um veículo pode influenciar tanto o condutor, como também o trânsito e outros envolvidos (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000).

Visto então, a necessidade de avaliar os diferentes indivíduos presentes no trânsito, assim como os motoristas universitários que todos os dias submetem-se a diferentes e estressoras situações, e levando-se em conta a importância de se compreender os comportamentos e as características de personalidades envolvidas neste âmbito, a Avaliação Psicológica se confirma como a via de ação do profissional da Psicologia do Trânsito como imprescindível e prudente, e ainda mais especificamente na investigação de possível aparecimento ou não de comportamentos impulsivos.

3 MÉTODO

De acordo com os autores Kauark, Manhães e Medeiros (2010) existem vários tipos de pesquisa científica e cada uma delas é classificada segundo a natureza, abordagem, propósito e procedimentos. Podem ser pesquisas aplicadas ou básicas que estão relacionados à natureza, qualitativa ou quantitativa, que são formas de abordar o problema, assim como exploratória, descritiva ou explicativa que estão voltadas para os objetivos da pesquisa.

A pesquisa realizada aqui, se caracteriza como pesquisa aplicada, porque visa gerar conhecimentos novos e práticos sobre a impulsividade em motoristas de transportes universitários que atuam no Oeste Paranaense e é direcionada à solução do problema em questão, ou seja, de como a impulsividade pode afetar o comportamento do indivíduo. A pesquisa também envolve interesses locais, pois muitos motoristas que atuam na região passam por situações de estresse e ansiedade no seu cotidiano, podendo ou não gerar o comportamento de impulsividade.

É considerada uma pesquisa qualitativa e quantitativa, pois visa reconhecer a impulsividade como um fenômeno específico, podendo ou não ocorrer no âmbito particular de trabalho de motoristas universitários do Oeste do Paraná. Também procura compreender de que maneira a impulsividade influenciará ou não no comportamento desses motoristas. Concomitante, a pesquisa se dá como exploratória, pois busca reconhecer o problema da impulsividade nos motoristas e levantar hipóteses se pode ocorrer ou não este comportamento no seu ambiente de trabalho.

3.1 PARTICIPANTES

Participaram do estudo 40 indivíduos, sendo 97% homens e 3% mulheres, com idades variando entre 25 a 64 anos ($M=41,22$; $DP=13,66$), grau de escolaridade do Ensino Fundamental Incompleto ao Ensino Superior Completo, e tempo de serviço abrangente entre dois meses a quarenta e cinco anos. Os participantes são motoristas de transportes universitários que se deslocam até a cidade de Cascavel-PR, transportando de ônibus e vans os estudantes de diversas regiões do Oeste do Paraná.

3.2 INSTRUMENTOS

3.2.1 Escala de Avaliação da Impulsividade - EsAvI Forma A (Rueda e Ávila-Batista, 2012)

É um instrumento de medida que foi originado no Brasil com o intuito de medir de maneira válida e fidedigna a impulsividade. Foi construído para avaliar reações rápidas e que não são planejadas, advindas de estímulos externos e internos, sem levar em consideração as consequências negativas e que pode afetar tanto a pessoa como aos outros. A escala possui o total de 31 itens para avaliação e interpretação de fatores de quatro dimensões diferentes, sendo estas a *“falta de concentração e persistência”*, *“controle cognitivo”*, *“planejamento futuro”*, e *“audácia e temeridade”*. Pode ser aplicada em diversas áreas e contextos, como por exemplo, nos processos seletivos, em clínicas, trânsito, segurança pública, organizações, entre outros. É usado também para avaliar profissionais que exercem atividades que podem proporcionar algum risco aos demais e a si próprio, como motorista profissional e vigilante.

Contém uma folha de resposta, com vários questionários em forma de frases, referindo-se ao modo de ser e agir do indivíduo. São 31 itens de situações comportamentais e em cada uma das situações é necessário assinalar a frequência que os comportamentos, ações ou atitudes ocorrem, por meio de uma Escala Likert. O indivíduo vai escolher entre cinco respostas a frequência que o comportamento ocorre: 1 – nunca, 2 - poucas vezes, 3 - às vezes, 4 - muitas vezes, 5 – sempre.

3.2.2 Questionário sobre os comportamentos dos motoristas

O questionário foi elaborado pelas pesquisadoras, contendo sete questões objetivas, também no modelo de Escala Likert (nunca – raramente – às vezes – frequentemente – sempre) visando investigar os comportamentos dos motoristas no contexto do trânsito, objetivando averiguar se já cometeram algum tipo de infração, ultrapassaram sinal amarelo durante o percurso de trabalho, presenciaram brigas ou discussões entre condutores e passageiros e se o trânsito lento aumenta o nível de estresse para o motorista. Procurou-se obter também informações como o nome, idade, cidade, número da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e tempo de serviço.

3.4 PROCEDIMENTOS

Após o projeto de pesquisa ser aprovado pelo Comitê de Ética, as pesquisadoras dirigiram-se até os motoristas de transportes universitários que aguardavam os alunos no estacionamento da Instituição de Ensino Superior; em seguida, convidaram os mesmos a participarem da pesquisa referente ao nível de impulsividade que eles poderiam apresentar ou não diante dos diferentes estressores neste âmbito. Os interessados em participar foram encaminhados a uma sala de aula dentro da Instituição de Ensino e em seguida foi-lhes entregue duas vias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) para assinarem, sendo uma para o participante e outro para as pesquisadoras.

De posse do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado e concordado, foi-se dado instruções para responder ao teste e ao questionário, orientando-se assim que os participantes deveriam responder inicialmente quanto aos dados de identificação de cada sujeito e posteriormente, assinalar o nível de frequência em que vivencia cada situação proposta pelo teste. Após a explicação, as pesquisadoras entregaram uma folha de resposta do Teste *EsAvI-Forma A*. Ao final da testagem, quando cada participante devolveu sua folha de resposta devidamente respondida, foi entregue um questionário referente à autoanálise de seu comportamento no trânsito. Quando todos os participantes terminaram os testes e questionários, as pesquisadoras recolheram as folhas de respostas para fazerem a correção e tabulação dos dados.

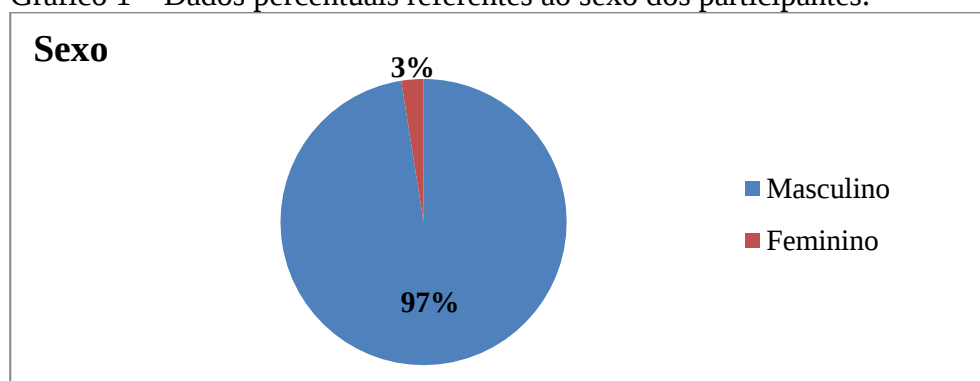
A correção do Teste *EsAvI-Forma A* foi realizada exclusivamente por meio da Plataforma Online de testes da Vetor Editora. Em seguida, juntaram-se as respostas corrigidas e houve o

lançamento dos dados obtidos no Excel, para apresentação dos escores em forma de gráficos. Para a interpretação e discussão dos resultados foi utilizado a fundamentação teórica sobre o assunto já descrita anteriormente. Ao final da etapa de correção e interpretação, foi iniciado o artigo oficial da pesquisa para apresentação na banca de TCC ao final do curso.

4 ANÁLISES E DISCUSSÕES

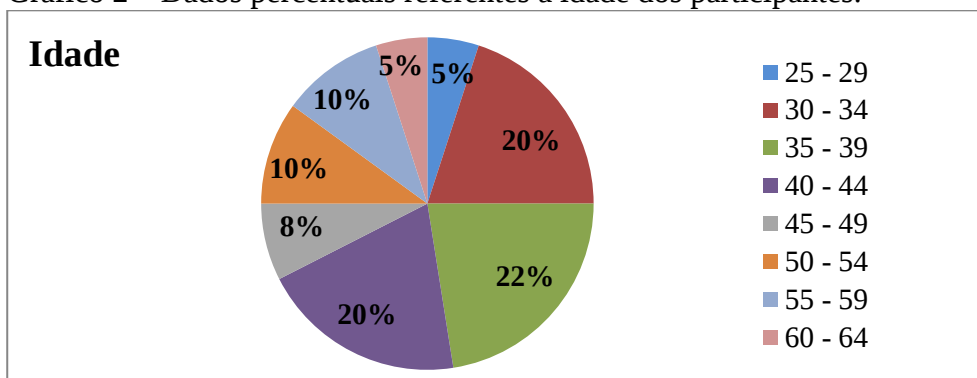
Após a conclusão da coleta e tabulação dos dados, obteve-se um total de 40 indivíduos avaliados, sendo 97% homens (Gráfico 1) e 3% mulheres. As idades variaram entre 25 e 64 anos, diante do que se obteve média de idade em 44 anos. Podemos observar no Gráfico 2 que a maioria (22%) dos participantes se encontra na faixa de 35 a 39 anos e a minoria (5%) está entre 25 a 29 anos e de 60 a 64 anos. Desse total, quatro (10%) participantes possuem Ensino Fundamental Incompleto e cinco (13%) possuem Ensino Superior Completo, tendo o maior percentual (63%) de participantes que concluíram o Ensino Médio (Gráfico 3). Referente ao tempo de serviço pode-se observar que a maioria dos motoristas (40%) trabalha no período de dois meses a cinco anos e a minoria (3%) entre quarenta e um a quarenta e cinco anos (Gráfico 4).

Gráfico 1 – Dados percentuais referentes ao sexo dos participantes.



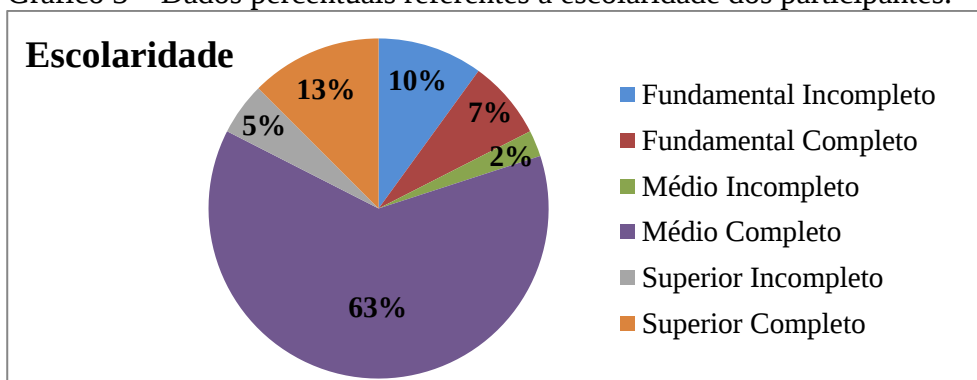
Fonte: Produzido pelos autores.

Gráfico 2 – Dados percentuais referentes à idade dos participantes.



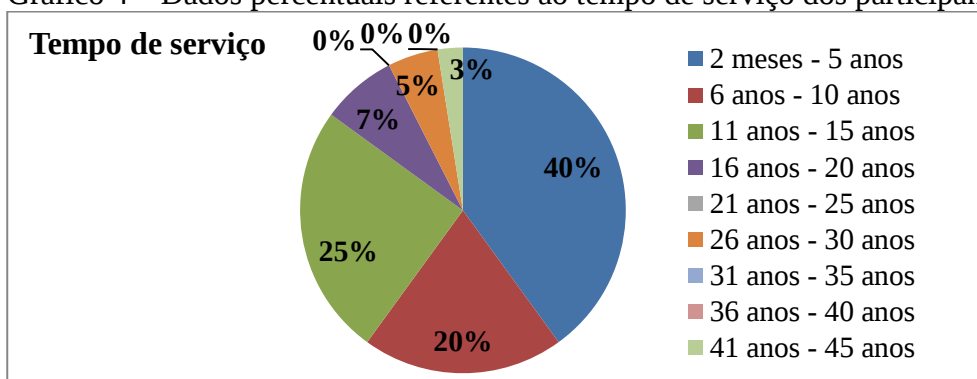
Fonte: Produzido pelos autores.

Gráfico 3 – Dados percentuais referentes à escolaridade dos participantes.



Fonte: Produzido pelos autores.

Gráfico 4 – Dados percentuais referentes ao tempo de serviço dos participantes.



Fonte: Produzido pelos autores.

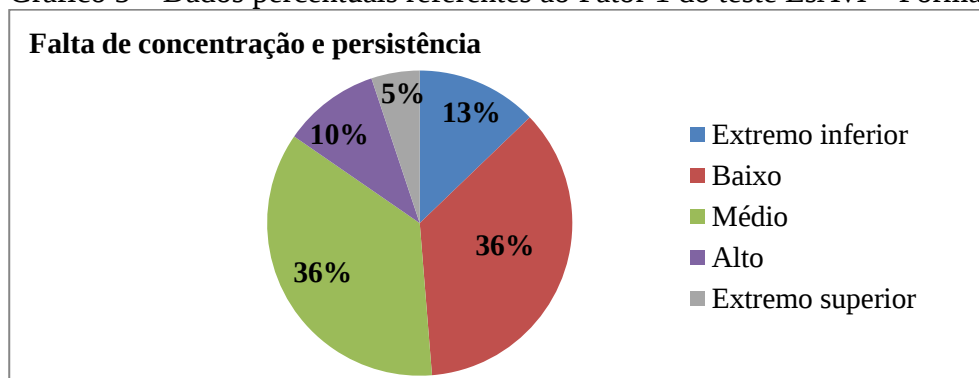
Os autores Rueda e Ávila-Batista (2012) ao criarem a Escala de Avaliação de Impulsividade – EsAvI Forma A, dividiram os 31 itens de avaliação em quatro dimensões diferentes, sendo estas, a *Falta de Concentração e de Persistência*, o *Controle Cognitivo*, o *Planejamento Futuro*, e *Audácia e Temeridade*.

Segundo os autores, o Fator 1 (Falta de concentração e de persistência) refere-se à incapacidade do indivíduo de se manter focado ao realizar uma tarefa ou atividade durante um prolongado tempo sem desviar atenção para outro local, dar continuidade em alguma coisa que começou e aguardar por algo. Os indivíduos que se localizam na faixa extrema inferior podem ter dificuldades em terminar uma atividade ou tarefa já iniciada, por possuírem um grau elevado da atenção e persistência no desempenho da função, sempre achando que precisam melhorar o seu desempenho nas atividades, podem acabar não a concluindo no prazo estipulado.

Já os resultados baixos referem-se à capacidade do indivíduo em se concentrar e de não desviar a atenção durante suas tarefas, concluindo a mesma por se manter fixo e persistente. Escores médios por sua vez, mostram que o respondente conseguirá se focar durante a execução de suas atividades, porém terá dificuldade em finalizá-las, necessitando assim de estímulos para concluí-la e por mais que seja concentrado em suas atividades, em alguns momentos poderá se dispersar, apresentando sinais de ansiedade. O indivíduo que está com alta pontuação neste fator, apresenta dificuldade referente às demandas do cotidiano, não conseguindo cumprir as tarefas que iniciou ou de terminá-las, mostrando-se distraído e pouco persistente. Se estiver na faixa extrema superior, esse indivíduo pode não conseguir concluir os deveres e tarefas que lhes são confiadas, comprometendo todo o resultado de seu trabalho (RUEDA e ÁVILA-BATISTA, 2012).

Assim, diante da avaliação realizada, apresenta-se no Gráfico 5 os resultados referentes ao percentual relativo à investigação do Fator 1.

Gráfico 5 – Dados percentuais referentes ao Fator 1 do teste EsAvI – Forma A.



Fonte: Produzido pelos autores.

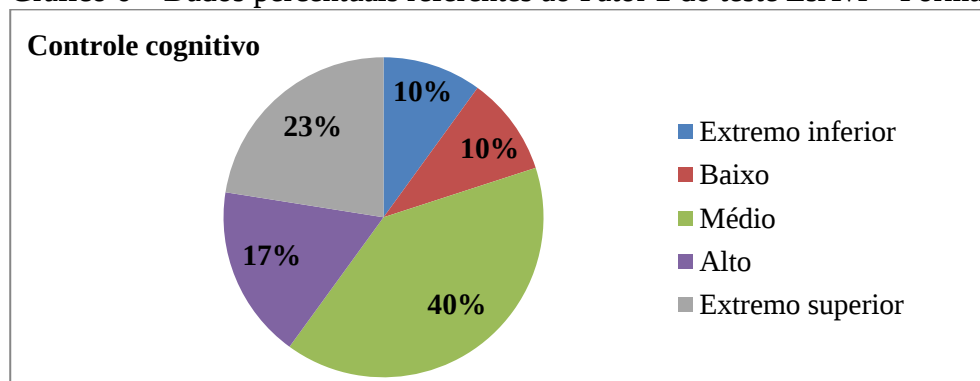
De acordo com o resultado no Gráfico acima, nota-se que os participantes apresentaram maior resultado no nível baixo e médio (36% cada). É de suma importância o indivíduo estar nas faixas abrangentes entre as classificações baixas e/ou médias, pois o Fator 1 diz respeito à atenção que o

indivíduo possui e a capacidade que o mesmo tem de se concentrar (baixo), porém em alguns momentos poderá se dispersar (médio) precisando assim de estímulos para continuar uma atividade. Assim, relacionando os resultados com a profissão de motorista, mostra-se necessário que os níveis devem estar baixos, pois o condutor necessita estar atento aos estímulos internos e externos durante seu trajeto. Como acredita Paes-Machado e Levenstein (2002) o motorista encontra-se constantemente em contato com o público, com espaços abertos, muitas vezes tendo que aliar atividades repetitivas com as demandas vindas dos usuários. Colocando ainda em discussão, os resultados que tiveram nível alto (10%) e extremo superior (5%), evidencia-nos que alguns indivíduos encontram dificuldade em cumprir as tarefas do cotidiano por serem distraídos (alto) e podem comprometer todo o resultado do seu trabalho por não conseguirem concluir o que lhes é confiado (extremo superior). Para a profissão de motorista, esses níveis são negativos, pois é imprescindível que o indivíduo se concentre na atividade de dirigir para não colocar sua vida e dos demais em risco. Logo, em analogia simples, ao menos 15% da amostra investigada apresenta significativos problemas diante de atenção e concentração, o que pode influenciar diretamente no desempenho da função destes condutores de maneira negativa.

O Fator 2 (Controle cognitivo) refere-se a quanto o indivíduo vai parar para refletir sobre seus atos, se vai avaliar as possibilidades antes de tomar qualquer decisão ou de como vai responder aos estímulos externos e internos. Respondentes que se encontram na faixa extremo inferior tendem a não se preocupar em planejamentos e de ter cuidado na hora de resolver problemas, sendo imprudentes em suas ações e nas situações da vida, podendo afetar, além de si mesmo, todos que estão ao seu redor. Já os resultados baixos referem-se a indivíduos que tendem a agir de forma precipitada no seu dia a dia, deixando de pensar antecipadamente em estratégias para resolver problemas que lhes são impostos, tendo pouca capacidade de avaliar as situações que requerem uma tomada de decisão, além de serem pessoas que não tem muito cuidado ao se expressarem para com os outros. Já respondentes que se encontram no nível médio possuem capacidade de planejamento e tomada de decisões de forma mais prática e rotineira, refletindo melhor antes de posicionar-se diante das situações do dia a dia. Indivíduos que estão com resultados altos, quando se encontram diante de um problema ou tomada de decisão na vida cotidiana, são cuidadosos, cautelosos, examinando e refletindo antes de expressar suas próprias opiniões. Resultados na faixa de extremo superior indicam respondentes que podem ter dificuldades na tomada de decisões, por serem pessoas que apresentam excessivas cautelas e planejamento (RUEDA e ÁVILA-BATISTA, 2012).

Na avaliação realizada com os motoristas de transportes universitários, os dados percentuais referentes a este fator, estão apresentados no Gráfico a seguir (Gráfico 6).

Gráfico 6 – Dados percentuais referentes ao Fator 2 do teste EsAvI – Forma A.



Fonte: Produzido pelos autores.

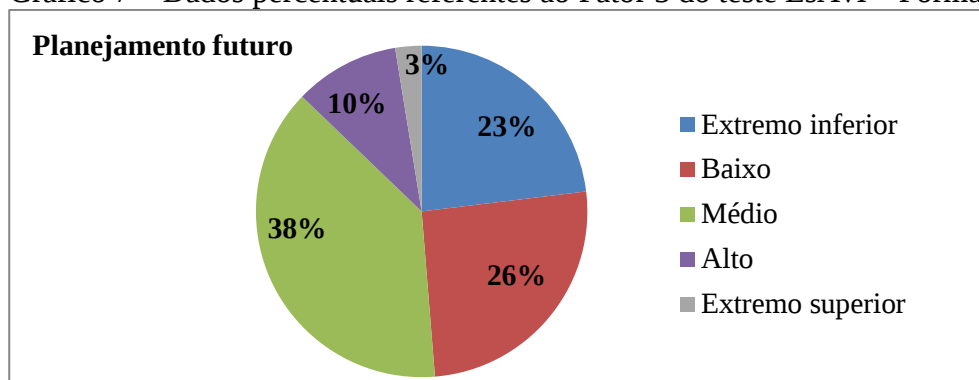
No Gráfico acima, percebe-se que a maioria dos participantes se encontra no nível médio (40%), indicando, portanto, possuírem capacidade de planejamento e tomada de decisão de ordem mais prática, refletindo e se posicionando melhor nas situações que ocorrem no dia a dia. Então, verifica-se que a grande maioria dos condutores apresenta uma capacidade positiva, pois são eles que estão transportando vidas e qualquer decisão mal tomada ou precipitada, poderia gerar eventos negativos e de graves consequências no seu cotidiano e dos estudantes intimamente envolvidos.

Ainda avaliando o Fator 2, os níveis extremo inferior (10%) e baixo (10%) não aparecem como positivos, pois indicam que os indivíduos não se preocupam em se planejar e ter cuidado na hora de resolver os problemas, sendo imprudentes nas ações da sua vida, que no caso, afetam o indivíduo e todos os que estão ao seu redor (extremo inferior). Além disso, podem também agir de forma precipitada, com pouca capacidade de avaliar uma situação que requer tomada de decisão e não se preocupam com o modo de se expressarem aos outros (baixo). Correlacionando estes dados com o exercício da profissão de motorista, verifica-se que existe forte influência no comportamento de dirigir destes condutores estes resultados, já que por serem motoristas de transportes universitários precisam ser cuidadosos e prudentes, refletindo sempre antes de agir e de falar, pois transportam outras pessoas que podem pensar e agir diferente dele. Ademais, mesmo diante dos influenciadores e distratores comuns no trânsito, não ser cauteloso ou não saber tomar decisões de maneira prudente, também pode afetar o seu desempenho cotidiano de modo negativo.

O Fator 3 (Planejamento futuro) diz respeito aos pensamentos que os indivíduos possuem sobre o próprio futuro, se possuem capacidade de planejar suas ações que terão efeitos futuramente.

Os respondentes que se encontram na faixa extrema inferior não levam em consideração o que suas ações momentâneas podem trazer para as pessoas próximas, interferindo assim na maneira como planeja e conduz sua própria vida. Resultados que estão baixos, referem-se a indivíduos que não tem preocupação em planejamentos futuros e nem se importam com os efeitos que seus atos podem trazer. Pontuações médias demonstram que o respondente planeja e reflete antes de agir, lembrando que seus atos podem trazer impacto, implicações e consequências imediatas não só para si mesmo, mas também para os outros. Indivíduos com escores altos projetam suas atitudes refletindo se terão alguma consequência para o presente e futuro. Os que estão no extremo superior, são pessoas que refletem muito sobre o futuro, agindo com a preocupação do que poderá ou virá a ocorrer futuramente (RUEDA e ÁVILA-BATISTA, 2012). Diante na investigação dos motoristas de transportes universitários, o Gráfico 7, traz os dados percentuais referentes ao Fator 3.

Gráfico 7 – Dados percentuais referentes ao Fator 3 do teste EsAvI – Forma A.



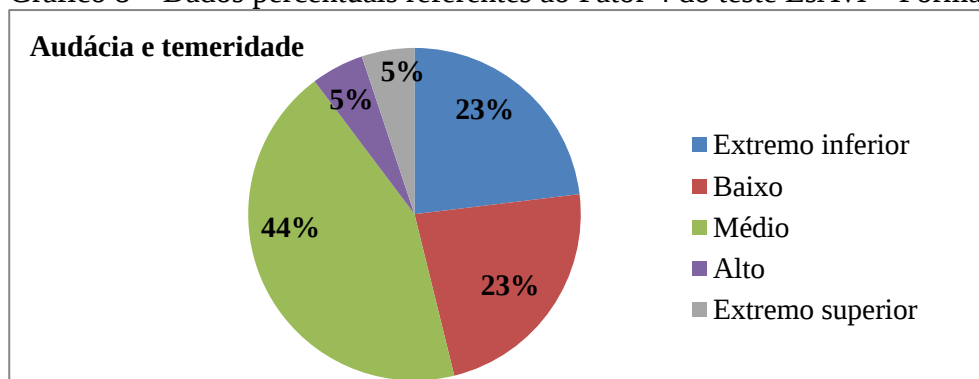
Fonte: Produzido pelos autores.

No Fator 3 (Gráfico 7) a maioria dos condutores está no nível médio (38%), sendo indivíduos que planejam e refletem antes de agirem, lembrando sempre do impacto que seus atos podem trazer aos demais. Assim e correlacionando com a profissão, é válido e importante o motorista planejar suas atitudes e ações, pois um erro momentâneo pode trazer consequências graves a ele e aos demais envolvidos. É imprescindível ainda frisar, que 26% dos condutores, não apresentam bom desempenho diante da avaliação neste fator, o que pode, na prática cotidiana destes motoristas, trazer enormes prejuízos, em especial, para a vida dos usuários do transporte que confiam no condutor. O planejamento futuro, pode por exemplo, ser entendido quando o motorista reflete sobre uma ultrapassagem perigosa, sobre os dias de chuva e as altas velocidades, e mesmo quando consegue levar em consideração como suas conversas com os usuários pode ou não interferir em

seu modo de condução. Portanto, escores baixos neste fator são extremamente prejudiciais e ineficazes para o desempenho da função de motorista.

Por fim, diante da análise dos autores, o Fator 4 (Audácia e temeridade) demonstra a falta de capacidade do indivíduo em avaliar situações que possam lhe trazer riscos, são imprudentes, podendo se envolver em aventuras arriscadas, refletindo e buscando possíveis sensações novas. Os indivíduos que se encontram na faixa extrema inferior são extremamente precavidos, não conseguindo ter ações rápidas e necessárias dependendo das situações, justamente por serem mais lentos e cuidadosos na execução de algumas tarefas. Resultados baixos indicam pessoas que são cautelosas e precavidas, tendo atenção em possíveis riscos de suas ações, que envolvem não só a si mesmo, como também a outros. Os que se encontram na faixa média, tendem a serem mais prudentes em suas próprias ações, avaliando os riscos de cada situação e respondem de maneira satisfatória quando se requer uma resposta imediata. Escores altos apontam para pessoas que são ousadas, agindo de forma descuidada quando se encontram diante de situações de riscos, não avaliando as consequências ou simplesmente as desconsideram, gostando de correr riscos, agindo de acordo com seus próprios desejos e impulsos, desconsiderando as pessoas ao seu redor. Indivíduos com resultados extremo superior, podem colocar sua vida e dos demais em risco, por não ponderarem e não conterem a vontade de agir de forma perigosa (RUEDA e ÁVILA-BATISTA, 2012). Abaixo, o Gráfico 8 que diz respeito aos dados percentuais do Fator 4 para a avaliação aqui proposta.

Gráfico 8 – Dados percentuais referentes ao Fator 4 do teste EsAvI – Forma A.



Fonte: Produzido pelos autores.

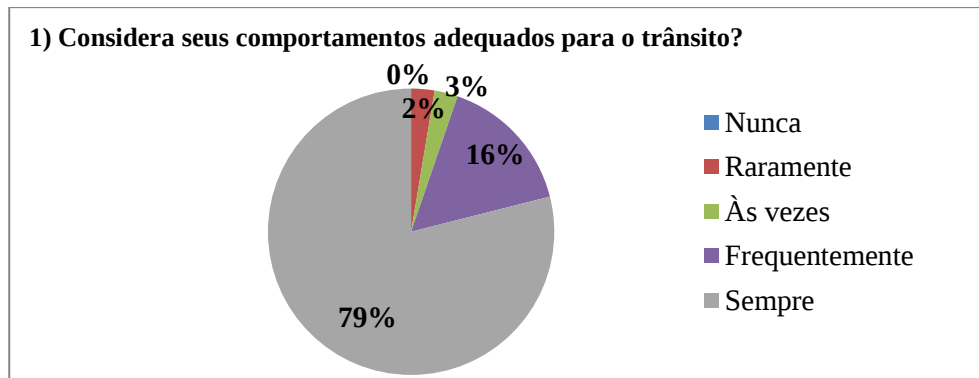
A maioria dos condutores se encontra em níveis médio (44%) quando analisados quanto ao nível de audácia e temeridade, demonstrando que são indivíduos mais prudentes em suas atitudes, avaliando possíveis riscos de cada situação e respondendo de forma satisfatória quando se requer

uma resposta imediata do mesmo. Correlacionando isso a profissão do motorista, verifica-se que este é um resultado adequado para a maioria, pois o condutor precisa ser prudente no trânsito, avaliando bem sua ação ao tomar qualquer decisão e necessita responder de forma imediata quando for necessário desviar de algum obstáculo no seu trajeto ou ter outra atitude momentânea, como por exemplo, para evitar um acidente trágico. Conjuntamente, os resultados de níveis baixos (23%), são considerados bons, por serem indivíduos que normalmente são precavidos, cautelosos, percebem situações de riscos que podem envolver a si e aos outros. Para o trânsito, é de suma importância que os condutores possuam este aspecto no exercício de sua atividade profissional, pois precisam da capacidade de cautela para não colocar em risco a vida dos passageiros.

Por fim, percebe-se ainda na análise do Gráfico 7, que os resultados de uma parcela dos respondentes, encontram-se em níveis alto (5%) e extremo superior (5%) indicando que 10% dos indivíduos avaliados são impulsivos, ousados, agem de forma descuidada diante de situações de riscos e tendem a se comportar de acordo com seus próprios desejos, sem considerar quem está ao seu redor (alto), sendo capaz de colocar em risco sua vida e dos demais, por não conseguirem conter a vontade de agir perigosamente. Assim, correlacionando estes dados e comparando-os com a pontuação no sistema do DETRAN-PR em consulta a multas e infrações destes condutores, percebe-se alta conexão entre a presença de comportamentos impulsivos e ousados, com riscos aos demais envolvidos no processo de trânsito, com um maior número de multas e infrações cometidas. Sugere-se que o comportamento impulsivo de audácia e temeridade leva a uma maior probabilidade de os condutores cometerem infrações de diferentes naturezas, prejudicando-se e prejudicando aos demais envolvidos neste contexto.

Ainda diante de uma investigação pormenorizada dos comportamentos dos motoristas de transportes universitários, foi realizado um questionário com os mesmos para se obter respostas sobre suas ações no contexto do Trânsito, analisando se já cometeram infrações, presenciaram brigas entre os condutores e passageiros, se o trânsito lento lhe causa estresse, entre outras situações. O modelo usado no questionário, também se relacionava a Escala Likert de respostas. Abaixo, seguem as questões indagadas e as respostas apresentadas pelos sujeitos investigados, assim como as possíveis análises:

Gráfico 9 – Dados percentuais referentes à questão 1 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.

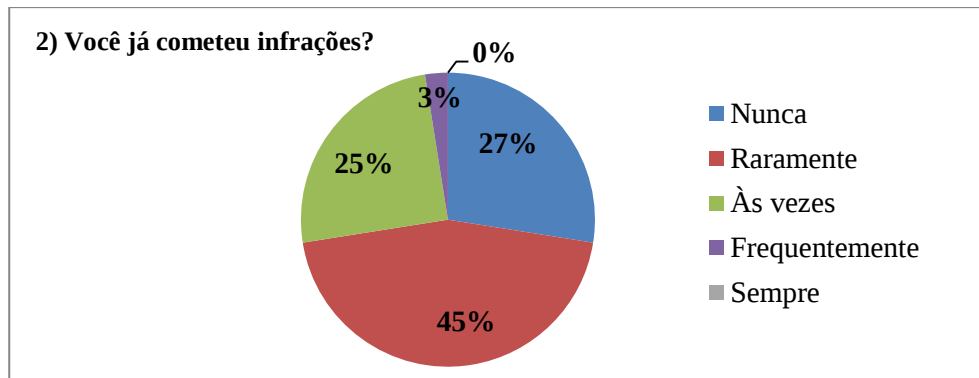


Fonte: Produzido pelos autores.

Conforme o Gráfico 9, a maioria dos participantes optaram pela resposta de que *sempre* (79%) se comportam de forma adequada ao dirigir, não possuindo nenhuma dificuldade. Já 16% dos indivíduos responderam *frequentemente*, sabendo que são falhos e que nem sempre têm as melhores condutas, pois, como sugere Borsoi (2007) o ser humano não é perfeito e a atividade de dirigir é desgastante, porque o motorista tem que lidar com normas de fiscalização, condições do veículo, insegurança, grande número de veículos em circulação, o que pode ocasionar comportamentos inadequados em algumas situações. A minoria (2%) optou por *raramente*, o que indica que poucas vezes são bons motoristas, o que se sabe não é o esperado, pois é importante que o motorista tenha comportamentos adequados, já que está na sua responsabilidade cuidar de várias vidas em seu trajeto.

De acordo com Rozestraten (1988) o condutor é muitas vezes o fator que determina os acidentes de trânsito, pois 90% das ocorrências de acidentes são por erros ou infrações de leis de trânsito. Então grande percentual dos acidentes e infrações, estão relacionados ao motorista que costumeiramente infringe regras e normas que estão impostas. No gráfico abaixo, encontramos os dados percentuais referentes à questão 2, onde se questionou se os indivíduos já cometeram alguma infração.

Gráfico 10 – Dados percentuais referentes à questão 2 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.

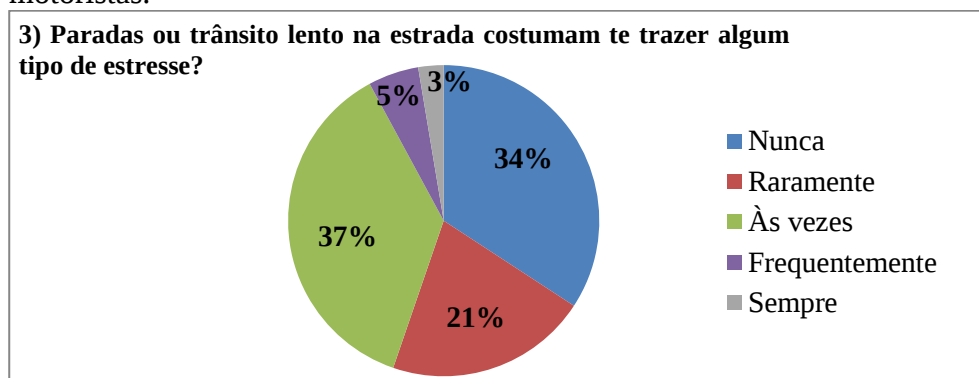


Fonte: Produzido pelos autores.

Os resultados apresentados aqui indicam que a maioria (46%) respondeu que *raramente* cometem infrações de trânsito, demonstrando que já cometeram, mas poucas vezes. É importante ressaltar que 11 (28%) dos motoristas optaram em responder a afirmativa *nunca*, demonstrando que nunca cometeram infrações de trânsito. Porém, mais uma vez ao correlacionar os dados das respostas com o histórico de multas e infrações dos condutores no sistema DETRAN-PR, quatro destes indivíduos já haviam sim cometido infrações de trânsito.

O trânsito está relacionado com vários aspectos, como pedestre, ciclista, motorista, placas, semáforos, cruzamentos, ônibus, caminhão, moto, carro; esses possuem dispositivos como freio e velocímetro (ROZESTRATEN, 1988). Todos esses fatores podem ocasionar paradas e/ou trânsito lento nas estradas. Logo, por poder causar estresse e irritação em alguns condutores estas paradas e lentidão, isso foi também questionado aos participantes da pesquisa. O gráfico abaixo, apresenta os dados percentuais referentes à questão 3 sobre o estresse que esses fatores podem trazer.

Gráfico 11 – Dados percentuais referentes à questão 3 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.

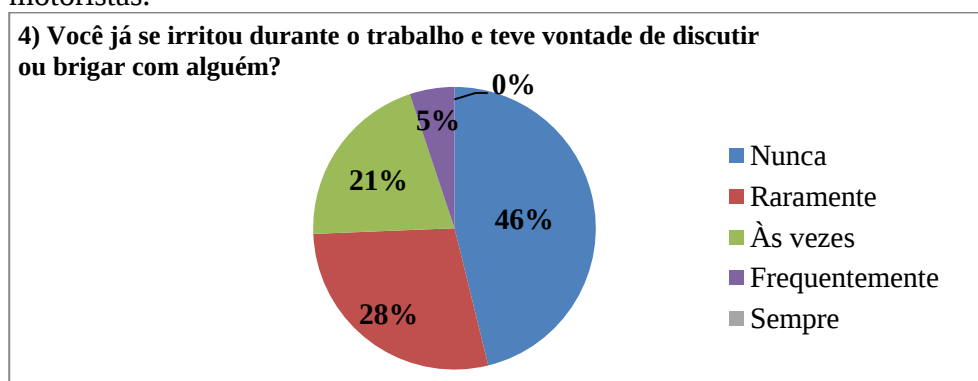


Fonte: Produzido pelos autores.

A maioria (37%) dos participantes optou pela afirmativa *às vezes*, o que se pode concluir que o trânsito lento e parado nas estradas pode ocasionar estresse em alguns momentos. Como acreditam os autores Faro e Pereira (2013) o estresse está presente no dia a dia do indivíduo e se relaciona com as mudanças e capacidade da pessoa em se adaptar às vivências. Então, percebe-se que a maioria dos condutores tem conseguido satisfatoriamente se adaptar as dificuldades impostas por este contexto do trânsito. Por outro lado, a minoria (3%) respondeu *sempre*, o que é um fator relevante na profissão de motorista, pois o mesmo precisa estar ciente que a atividade de dirigir envolve trânsito lento e paradas na estrada. Logo, este estresse não é bem quisto neste âmbito e deve ser repensando e remodelado pelos condutores para que o prejuízo desta intercorrência não afete negativamente o desempenho de sua função.

A atividade de dirigir pode trazer muitas pressões ao indivíduo, como por exemplo, a responsabilidade que o motorista precisa ter ao conduzir pessoas aos seus destinos, isso o coloca em constante contato com o público, exigindo do trabalhador que dê conta das atividades técnicas e repetitivas, além de responder às demandas vindas dos passageiros (PAES-MACHADO e LEVENSTEIN, 2002). No gráfico abaixo estão os resultados referente aos dados percentuais encontrados na questão 4, que corresponde à atitude do motorista em se irritar com alguém durante seu trabalho.

Gráfico 12 – Dados percentuais referentes à questão 4 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.



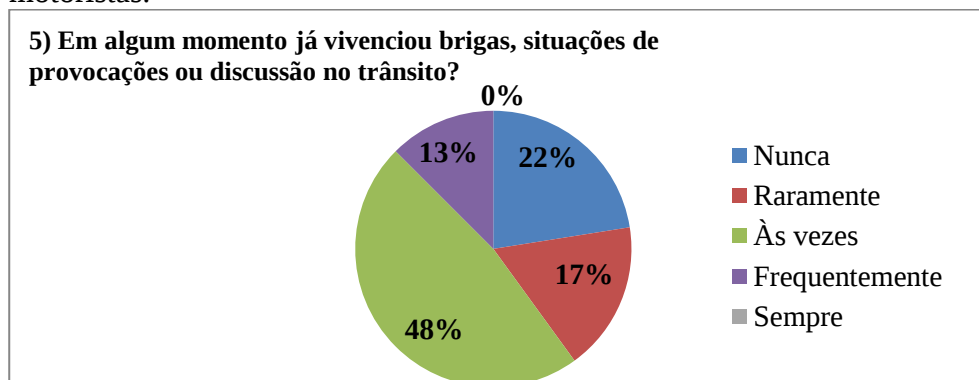
Fonte: Produzido pelos autores.

Vê-se que a maioria (46%) dos participantes optou em responder *nunca*, demonstrando que são indivíduos que nunca se irritaram ou discutiram com alguém durante o trabalho. Já a minoria (5%) respondeu que *frequentemente* se irritam e que durante o trabalho *quase sempre* têm vontade de brigar ou discutir com alguém o que é extremamente prejudicial e pode estar intimamente

relacionado aos condutores que também apresentaram baixos índices de controle cognitivo e altos índices de falta de concentração e persistência.

O motorista muitas vezes tem que lidar com a diversidade dos comportamentos dos passageiros, precisando ser calmo e educado para não brigar ou insultar alguém que lhe está incomodando. Frequentemente se vê no trânsito brigas e insultos relacionados ao dirigir, como por exemplo, buzinas e xingamentos porque a pessoa não usou a seta na ultrapassagem ou conversão, indivíduos que pararam em sinais amarelos e os demais que estavam atrás buzina e ficam irritados porque dava tempo de passar, entre outros. Abaixo se encontra o gráfico 13 que são dados percentuais referentes à questão 5, onde se questiona se o motorista já vivenciou brigas ou provocações no trânsito.

Gráfico 13 – Dados percentuais referentes à questão 5 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.

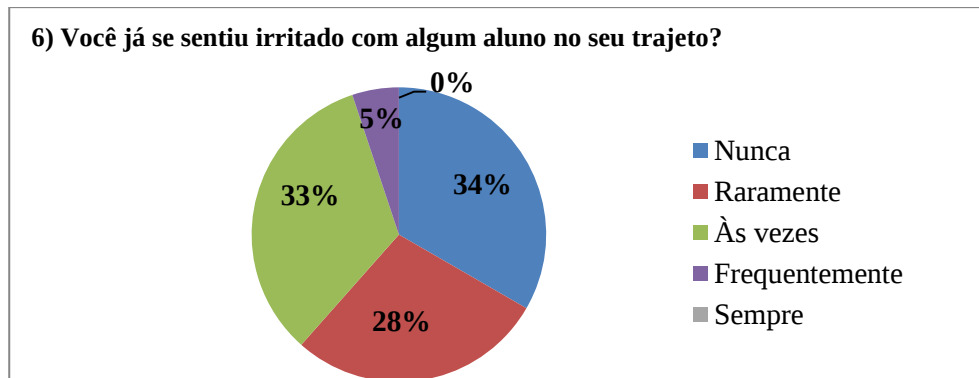


Fonte: Produzido pelos autores.

De acordo com o Gráfico 13, a maioria (48%) respondeu que às vezes vivenciaram brigas e situações de provocações ou discussões no trânsito, comprovando que isso ocorre muitas vezes no cotidiano do motorista, o que pode aumentar significativamente seu nível de estresse e impulsividade.

Adiante se encontra o Gráfico 14, que expõe os dados percentuais referentes à questão 6 do questionário sobre o motorista se sentir irritado com alunos.

Gráfico 14 – Dados percentuais referentes à questão 6 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.

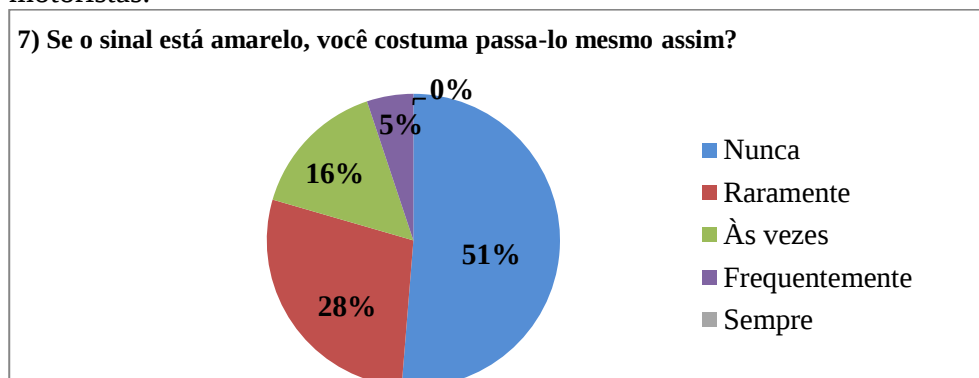


Fonte: Produzido pelos autores.

De acordo com o Gráfico 14, a maior parte (33%) dos motoristas respondeu que *às vezes* se sentem irritados com os alunos em seu trajeto e *raramente* aparece com 28%. Nota-se com isso que esse tipo de sentimento pode surgir no motorista possivelmente devido ao comportamento do aluno, que pode muitas vezes causar estresse e aumentar também sua impulsividade.

No trânsito encontramos os semáforos que ajudam na circulação dos veículos. Alguns motoristas que ultrapassam os sinais de modo incorreto e proibido podem acarretar em riscos não só para si mesmo, como também aos demais envolvidos no trânsito. Por isso, julgou-se oportuno questionar aos respondentes sobre esse possível comportamento. Logo abaixo então, se encontra o Gráfico 15, que apresenta os resultados referentes à questão 7, sobre sinal amarelo e se o indivíduo costuma passá-lo ou não.

Gráfico 15 – Dados percentuais referentes à questão 7 do questionário sobre os comportamentos dos motoristas.



Fonte: Produzido pelos autores.

Os dados encontrados no Gráfico 15 demonstram que a maioria (51%) dos participantes *nunca* ultrapassam sinal amarelo e a minoria (5%) costuma frequentemente ultrapassar. Esta

pergunta foi relacionada com o semáforo pelo fato de que o mesmo é um agente compositor de todos os motoristas, mas quando se trata desta profissão de motorista de transporte universitário, logo um motorista profissional, se ressalta a ideia de que transitam com várias vidas no momento do desempenho de sua função, inclusive a do próprio condutor, assim, torna-se um fator importante, pois qualquer descuido deve ser levado em consideração e pode ser fatal ou extremamente prejudicial. Ao ser verificado o histórico de multas e infrações dos motoristas no sistema DETRAN-PR, constatou-se que alguns deles tiveram multas por avançarem sinal vermelho, logo é possível concluir que devido às multas, possivelmente eles estejam acostumados a passarem em sinais amarelos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em vários aspectos que aponta a pesquisa, mostra-se a extrema relevância em saber o que se passa no dia a dia do motorista de transporte universitário, como em várias perguntas do questionário, além da testagem específica de impulsividade, procurou-se saber principalmente como agem, como se sentem em relação a alguns aspectos e o que fazem. Assim, nota-se que o comportamento impulsivo dos motoristas está intimamente relacionado com as infrações de trânsito, ou seja, existe uma maior probabilidade de cometer infrações se o indivíduo é impulsivo, e isso se pôde constatar quando se verificou e correlacionou os dados da testagem e o histórico da CNH do condutor.

Ao serem analisados, todos os 40 motoristas com o Teste *EsAvI - Forma A*, notou-se que 10% dos indivíduos, que obtiveram o resultado com níveis alto e extremo superior, indicaram ser impulsivos, comprovando então, a existência deste comportamento em motoristas de transportes universitários. Mesmo que a porcentagem não seja tão alta, é de extrema valia, pois os motoristas que apresentaram o comportamento impulsivo, alto (5%) e extremo superior (5%) também apresentaram multas de trânsito graves e gravíssimas, sugerindo, portanto, que o ser impulsivo, pode levar o condutor a cometer mais infrações.

Assim percebeu-se que o comportamento de dirigir e o comportamento impulsivo estão relacionados no dia a dia no modo de dirigir e de agir do indivíduo, sendo em passar o sinal amarelo (que deve funcionar apenas como alerta), se irritando com algum aluno ou com a lentidão do trânsito, podendo influenciar negativamente no andamento da sua profissão, colocando muitas vezes em risco a sua própria vida como também as dos alunos que estão ao seu redor. A

impulsividade não é estudada como deveria, durante a busca da fundamentação teórica foi encontrado pouquíssimo conteúdo sobre esse assunto, porém foi visto que ela se manifestou nos motoristas de transportes universitários e há grande probabilidade de se manifestar em outros contextos.

REFERÊNCIAS

ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M. **Avaliação Psicológica: conceito, métodos e instrumentos**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2014.

AMERICAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION. **Manual diagnóstico e estatístico de transtornos mentais: DSM-5**. 5.ed. Porto Alegre: Artmed, 2014.

BATTISTON, M.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Revista Estudos de Psicologia**, vol 11, n. 3, p. 333-343. Set/Dez, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000300011> Acesso em: 19 ago.2018

BORSOI, I. C. F. Da relação entre trabalho e saúde à relação entre trabalho e saúde mental. **Revista Psicologia & Sociedade**, vol 19, n. spe, p. 103-111. 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822007000400014> Acesso em: 24 ago.2018

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP Nº 012/2000**. 2000. Disponível em: <https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2000/12/resolucao2000_12.pdf> Acesso em: 01 ago. 2018.

DEL-BEN, C. M. Neurobiologia do transtorno de personalidade anti-social. **Revista Psiquiatria Clínica**, vol 32, n. 1, p. 27-36. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-60832005000100004> Acesso em: 05 ago.2018

FARO, A.; PEREIRA, M. E. Estresse: Revisão Narrativa da Evolução Conceitual, Perspectivas Teóricas e Metodológicas. **Revista Psicologia, Saúde & Doenças**, vol 15, n. 1, p. 78-100. Mar, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-00862013000100006> Acesso em: 01 set.2018

FIRST, M. B. **Manual de Diagnóstico Diferencial do DSM-5**. Porto Alegre: Artmed, 2015.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. Síntese histórica da psicologia do trânsito. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, p. 17-29, 2003.

HUTZ, C. S. O que é avaliação psicológica – métodos, técnicas e testes. In: HUTZ, C. S. (Org). **Psicometria**. Porto Alegre: Artmed, p. 11-21, 2015.

KAUARK, F. S.; MANHÃES, F. C.; MEDEIROS, C. H. **Metodologia da pesquisa: guia prático**. 1.ed. Itabuna: Via Litterarum, 2010.

LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **Psic – Revista de Psicologia da Vetor Editora**, vol 6, n. 1, p. 35-42. Jun, 2005. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142005000100005> Acesso em: 21 ago.2018

PAES-MACHADO, E.; LEVENSTEIN, C. Assaltantes a bordo: violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador, Bahia, Brasil. **Revista Cadernos de Saúde Pública**, vol 18, n. 5, p. 1215-1227. Set/Out, 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2002000500014&script=sci_abstract&tlng=pt> Acesso em: 15 ago.2018.

ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia do trânsito: o que é e para que serve. **Revista Psicologia Ciência e Profissão**, vol 1, n. 1, p. 141-143. Jan, 1981. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1414-98931981000100006&script=sci_arttext> Acesso em: 30 ago.2018.

_____. **Psicologia do trânsito:** conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU, 1988.

RUEDA, F. J. M; ÁVILA-BATISTA, A. C. **Escala de Avaliação da Impulsividade:** Formas A e B (EsAvI-A e EsAvI-B). São Paulo: Vetor, 2012.

TAVARES, H.; ALARCÃO, G. Psicopatologia da impulsividade. *In:* ABREU, C. N. (Org). **Manual clínico dos transtornos do controle dos impulsos.** Porto Alegre: Artmed, p. 19-36, 2008.